

недостатніми глибинами або нестачею причального фронту. Це, в свою чергу, дозволить портовим операторам на високому рівні, якісно, швидко перевалювати ті обсяги вантажів, які будуть залучені до оброблення в цих морських портах та терміналах. Отже, у будь-якій діяльності є недоліки, які необхідно усувати і перспективи, які потрібно розвивати. Діяльність стивідорних компаній також є діяльністю з недоліками і перспективами розвитку, але усунувши перешкоди цілком можливо одержати збільшення суднопотоку, покращити якість портових послуг, і, відповідно, вийти на міжнародний рівень і конкурувати з іншими морськими портами Східної Європи. Ми впевнені, що морські порти нашої країни мають велике майбутнє, потужний кадровий потенціал, який в майбутньому, за умов обрання вірного шляху розвитку, дасть свій позитивний результат і відновить вітчизняні морські порти у колі лідерів портової галузі.

Список використаних джерел

1. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № № 47-52. Ст. 349.
2. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI // Офіційний вісник України. – 2012. – № 45. Ст. 1729.
3. Про затвердження Правил надання морських послуг у портах України: наказ Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 р. № 348 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 65. – Ст. 2362.
4. Стаття 76. Господарська діяльність морського порту. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/ktm/103-ktm/6843-76.html>

Ключові слова: стивідорні компанії, стивідорний контракт, морські порти, господарська діяльність.

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.

Ляшенко Валерия Андреевна

студентка 1-го курсу магістратури судечно-адміністративного факультета
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРИМЕНЕНИЕ ВОЕННОЙ СИЛЫ ДЛЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПИРАТСТВУ

В последние годы проблема борьбы с преступностью на море на международном уровне приобретает все большую актуальность. Главным образом это объясняется активизацией деятельности пиратов

во многих регионах мира, а также тем фактом, что пиратство все теснее переплетается с такими международными явлениями, как терроризм, наркотрафик, и другими опасными противоправными деяниями.

В настоящее время, опасными считаются прибрежные воды Южной и Средней Америки (Карибское море, воды Коста-Рики, Бразилии, Колумбии), западное и восточное побережья Африки (район Гвинейского залива и территориальные воды Нигерии, Анголы и Сомали), районы Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Самыми «пиратскими» являются побережья Индии и Шри-Ланки, зона Малаккского и Сингапурского проливов, Таиландский залив и Южно-Китайское море. В Азиатско-Тихоокеанском регионе пиратство характеризуется тем, что большинство актов происходит в районах международных проливов — Малаккского и Сингапурского (ежегодно здесь проходит более 30 тысяч или ежедневно от 200 до 600 судов, около половины из них — танкеры), в пределах территориальных или архипелажных водах Малайзии, Индонезии или Сингапура. Также значительное число нападений на суда осуществляется в районах спорной юрисдикции, в особенности в Южно-Китайском море [1].

Преступления, совершаемые на море, должны рассматриваться как часть более общей проблемы международной организованной преступности, эффективная борьба с которой возможна на основе глобального и регионального сотрудничества государств.

В отношении международно-правового регулирования такого международного преступления, как пиратство, следует отметить, что впервые определение пиратства сформулировано в ст. 15 Конвенции об открытом море 1958 г., в соответствии с которой под пиратством понимаются:

1. Любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

- а) в открытом море против какого-либо судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на борту;

- б) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

2. Любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, если тот, кто такой акт совершает, знает обстоятельства, в силу которых это судно или этот летательный аппарат является пиратским судном или пиратским летательным аппаратом.

3. Любое действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотренного в п.п. 1 и 2 указанной статьи [2].

Статья 101 Конвенции по морскому праву 1982 г. воспроизводит определение пиратства, данное в Конвенции 1958 г. [3].

Кроме Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. на предотвращение деятельности транснациональной организованной преступности и борьбу с ней нацелен ряд международно-правовых документов, например, Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г., Международная конвенция о борьбе с захватом заложников и Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности 2000 г.

В настоящее время существуют методические рекомендации по подготовке экипажа и улучшению самого судна для эффективного противодействия пиратам, однако часто этого бывает мало.

Можно уверенно сказать, что как только появились торговые корабли, в противоположность военным, им понадобилась охрана от нападения. Так возникли морские конвои, то есть формирование, состоящее из группы передвигающихся по единому маршруту военных кораблей необходимых для защиты.

На выполнение резолюции Совета Безопасности Организации Объединённых Наций от 15 мая 2008 года № 1814 и по результатам заседания 10.11.08 Совета министров ЕС основана первая в истории Евросоюза военная морская операция по борьбе с пиратством у берегов Сомали (EU NAVFOR «ATALANTA»).

Изначально операция планировалась, как временная. Главной целью операции «Аталанта» провозглашалось обеспечение безопасности судов Всемирной продовольственной программы. Именно поэтому основными задачами для морских сил НАТО, выполняющих операцию, было сопровождать суда с грузами Всемирной продовольственной программы (далее ВВП), а также патрулировать воды в районе Сомали. При сопровождении судов ВПП и патрулировании путей, на которых торговые суда подвергаются наибольшей опасности преступных нападений, корабли НАТО могли применять силу в соответствии с санкционированными правилами применения силы и соответствующими положениями международного и государственного права [4].

Кроме того, существуют частные компании на международном и государственном уровне для охраны торговых судов. Однако часто такое сопровождение является очень дорогим. И не все судна могут позволить себе военное сопровождение.

Для эффективной борьбы и, как минимум, для защиты экипажа, груза и суден необходимым является возможность самостоятельного вооружения кораблей. Возможными вариантами будет разрешение носить оружие части экипажа.

То есть, на судах появится новая должность, специально обученные моряки с разрешением на ношение оружие и применение силы в отношении нападающих на судна с целью защиты. Необходимым будет

открыть в морских университетах и академиях специальные военные кафедры для такого обучения.

Так же вариантом является наем специализированных работников для необходимого уровня защиты. Бывшие или действующие военные, которых можно задействовать для защиты экипажа. Выходом будут различные фирмы и компании, которые будут предоставлять специалистов для поддержания уровня безопасности на судне в районах пребывания террористических группировок. То есть, осуществлять функции военной охраны.

Итак, подводя итоги, можно с уверенностью сказать, что, учитывая статистику пиратских нападений, нынешняя защита не есть эффективной, именно поэтому следует внести определенные изменения в существующие нормативно-правовые акты или же создать отдельный законодательный акт на международном уровне, регламентирующий внутреннее вооружение экипажа судна для эффективной защиты от пиратов.

Список использованных источников

1. Пиратство – международная организованная преступность // Морские вести России. – № 1. – С. 14-20.
2. Про открытое море: Конвенция от 29.04.1958 № 995_180 // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1962.
3. По морскому праву: Конвенция от 10.12.1982 № 995_057 // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1999.
4. Операция ЕС Аталанта // Операция ЕС Аталанта. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://peacekeeping-centre.in.ua/Museum/Atlanta/Main.htm>

Ключевые слова: пиратство, военный конвой, операция Аталанта, вооружение, международная борьба.

Научный руководитель: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.

Михайлищук Олеся Сергіївна

студентка 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ ДЕРЖЕКОІНСПЕКЦІЙ З ПЕРЕВІРКИ ІЗОЛЮВАНИХ БАЛАСТНИХ ВОД

Антропогенний вплив стосується абсолютно всіх сфер існування нашої планети і тому потребує розумного правового регулювання. Варто звернути особливу увагу на регулювання охорони навколишньо-